

**NUSSBAUM<sub>RN</sub>**

Stadthaus  
Direktion Präsidium  
Dornacherstrasse 1  
Postfach  
4601 Olten

E-Mail: [stadtkanzlei@olten.ch](mailto:stadtkanzlei@olten.ch)

Olten, 25. Mai 2018

**Mobilitätsplan und Parkierungsreglement: Vernehmlassung  
Stellungnahme R. Nussbaum AG**

Sehr geehrte Damen und Herren

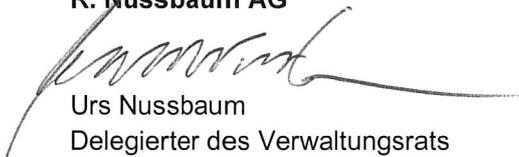
Mit Schreiben vom 11. April 2018 laden Sie interessierte Kreise zur Stellungnahme zum «Mobilitätsplan und Parkierungsreglement» ein.

Die R. Nussbaum AG hat ihren Hauptsitz seit 115 Jahren in Olten und beschäftigt in Olten und Trimbach rund 300 Personen. Als Hersteller von Systemen für die Sanitärbranche vertreiben wir Produkte, die einerseits sperrig und schwer sind, andererseits pünktlich schweizweit auf der Baustelle ausgeliefert werden müssen. Als Unternehmen mit Schichtbetrieb sind für uns effiziente Verkehrswege sowohl für Waren- wie auch Personentransport essenziell. Spezielles Augenmerk möchten wir auf die Tatsache legen, dass gerade für den Aspekt "Erreichbarkeit der Arbeitsplätze" nicht nur die Situation am Zielort (in unserem Fall durchaus gut gelegen neben dem Bahnhof), sondern auch am Quellort des Verkehrs relevant ist für die Entscheidung einer Fachkraft, ob sie sich für uns als Arbeitgeber entscheidet oder nicht.

Unsere Sichtweise deckt sich mit derjenigen des Industrie- und Handelsvereins Region Olten, entsprechend unterstützen wir dessen Stellungnahme vollumfänglich (siehe Beilage).

Freundliche Grüsse

**R. Nussbaum AG**



Urs Nussbaum  
Delegierter des Verwaltungsrats

Beilage:

- Fragebogen zur Vernehmlassung «Mobilitätsplan und Parkierungsreglement»

## **Vernehmlassung Mobilitätsplan Olten und Parkierungsreglement des Industrie- und Handelsvereins Region Olten**

### **I. Fragen zum Mobilitätsplan Olten**

#### **1. *Wie beurteilen Sie die heutige Gesamtverkehrssituation auf dem Platz Olten?***

Im Bereich des öffentlichen Verkehrs hat Olten für eine Kleinstadt mit dem Eisenbahnknotenpunkt und mit einem sehr gut ausgebauten städtischen und regionalen Busnetz ein überdurchschnittliches Angebot. Ob mit einem weiteren Ausbau weitere Umsteigeeffekte erreicht werden können, ist zwar wünschbar, jedoch sehr fraglich.

Im Bereich des motorisierten Individualverkehrs (MIV) kommt es in Olten zu den Stosszeiten in den Einfallsstrassen wie in allen Städten auf der ganzen Welt zu Stausituationen. Diese sind unerfreulich und kosten Zeit und Geld. Sie rechtfertigen aber keine Eingriffe, wie sie im Mobilitätsplan und im Parkierungsreglement geplant sind. Vielmehr müssten gezielte Ausbaumassnahmen geprüft werden, mit Vorteil auch in Abstimmung mit den Nachbargemeinden.

Im Bereich des Langsamverkehrs besteht Potenzial bei der Attraktivierung der Verbindung der beiden Stadtseiten. Aber auch hier sind weitere Umsteigeeffekte sehr fraglich. Zudem sind Velos und Fussgänger nur sehr beschränkt für längere Strecken und Warentransporte geeignet und sind wetterabhängig.

#### **2. *Unterstützen Sie die Zielsetzungen des Mobilitätsplans Olten? In welchen Bereichen und in welchen Bereichen nicht?***

Die Zielsetzungen in der vorliegenden Form können wir nicht unterstützen.

Insgesamt entsprechen die Ziele im Mobilitätsplan der im kantonalen Richtplan festgelegten angebotsorientierten Verkehrsplanung mit der 3V-Strategie Verkehr "vermeiden, verlagern, verträglich gestalten".

Jedoch existiert gemäss Bernard Staub, Chef des Amtes für Raumplanung, keine direkt ableitbare gesetzliche Grundlage für einen Mobilitätsplan in der Stadt Olten. Auch im kantonalen Richtplan findet sich explizit kein Planungsauftrag für das Instrument Mobilitätsplan.

Bevor sich die Stadt Olten mit einem Mobilitätsplan beschäftigt, muss zuerst die angestrebte Stadtentwicklung definiert werden. Dazu gehört die Erarbeitung eines räumlichen Leitbildes und einer Ortsplanung. Aus diesen Grundlagen können dann weitere Nutzungsplanungen wie ein Baureglement, ein Zonenreglement und ein Parkierungsreglement oder ein Mobilitätsplan abgeleitet werden.

Gemäss dem Kanton muss die Ortsplanung alle 10 Jahre überarbeitet werden. Die letzte Ortsplanung wurde in Olten 1999 gestartet. Eine Ortsplanungsrevision ist damit überfällig. Schnellschüsse wie der vorliegende Mobilitätsplan oder das Parkierungsreglement sind unseriös und entbehren jeder Grundlage.



Des Weiteren wurden für den Mobilitätsplan zu wenig fundierte Datengrundlagen für die Verkehrssituation und -entwicklung erhoben. Zudem fehlt eine Auseinandersetzung mit zukünftigen Trends und Entwicklungen (z.B. Digitalisierung bzw. deren Auswirkungen auf die Verkehrsträger z.B. durch selbstfahrende Fahrzeuge).

### **3. Welche Teilbereiche der Mobilität gilt es Ihrer Ansicht nach in Olten besonders zu fördern und weshalb?**

Grundsätzlich braucht es für die Beantwortung dieser Frage zuerst ein räumliches Leitbild, eine Ortsplanungsrevision und weitere Nutzungsplanungen.

Unabhängig davon kann festgestellt werden, dass durch weitere Investitionen in den öffentlichen Verkehr sowie in den Langsamverkehr nur wenig Umsteigeeffekte zu erwarten sind. Deshalb ist vor allem zu überlegen, wie die Verkehrskapazitäten für den MIV gesteigert und effizienter abgewickelt werden kann.

Moderne Informations-, Verkehrslenkungs- und Signalisationssysteme bieten eine Palette von Möglichkeiten für eine effizientere Nutzung der bestehenden Verkehrsfläche. So kann mit dem geplanten Parkleitsystem der Parkplatzsuchverkehr eingeschränkt werden.

### **4. Welche konkreten Massnahmen haben für Sie Priorität?**

Folgende Massnahmen haben für uns Priorität:

- Als Grundlage für einen neuen Mobilitätsplan und ein Parkierungsreglement:
  - Erarbeitung eines räumlichen Leitbilds, einer Ortsplanungsrevision und weiteren Nutzungsplanungen.
  - Erhebung von verlässlichen Datengrundlagen für die Verkehrssituation und -entwicklung.
- Steigerung der MIV-Verkehrskapazitäten:
  - Weitere Optimierungen bei Lichtsignalsteuerungen
  - Erleichtertes Rechtsabbiegen
  - Keine weitere Einschränkung der MIV-Verkehrsfläche
  - Gezielter Ausbau der MIV-Verkehrskapazitäten, wo die grösste Wirkung dafür erzielt wird
  - Entflechtung von MIV- und Langsamverkehr führt zu Kapazitätssteigerung beim MIV und zu Erhöhung von Sicherheit und Komfort beim Langsamverkehr
- Effizientere Abwicklung des MIV:
  - Bessere Nutzung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur (z.B. Tannwaldstrasse); Prüfung einer tageszeit-gesteuerten Nutzung bzw. Nicht-Nutzung (Modell Zürich).
  - Realisierung eines neuen innerstädtischen Parkhauses (Bsp. Innenstadt, Olten Hammer, Rötzmatt o.ä.).
  - Einführung eines Parkleitsystems.

## **II. Weitere Bemerkungen und Anregungen zum Mobilitätsplan Olten:**

Grundsätzlich ist der Mobilitätsplan weit stärker auf den Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner von Verkehrsimmissionen ausgerichtet, statt auf die Verkehrs- und Transportbedürfnisse der Bevölkerung, der Wirtschaft und des Gewerbes.

So wird im Mobilitätsplan davon ausgegangen, dass ein grosser Teil des "wirtschaftlich notwendigen Verkehrs" vom MIV weg verlagert werden kann (vgl. S. 58 Mobilitätsplan). Wir halten das für illusorisch. Es ist wohl kein Zufall, dass im Mobilitätsplan konkrete Massnahmen oder Ideen dazu fehlen.

Für Betriebe, die auf vor Ort stationierte Betriebsfahrzeuge angewiesen sind, deren Personal für den Arbeitsweg überwiegend auf private Personenwagen angewiesen sind und die bedeutenden Kundenverkehr mit Motorfahrzeugen haben, wird die Existenz gefährdet oder die Entwicklungsmöglichkeiten stark eingeschränkt. Das widerspricht dem städtischen Leitbild, wo unter den städtischen Vorteilen «die wirtschaftliche Stärke dank bedeutenden Unternehmen verschiedenster Grössen und Branchen» genannt wird.

### **III. Fragen zum Parkierungsreglement**

a) Generelles:

**1. *Wie beurteilen Sie die vom Stadtrat empfohlene Variante 2 generell und weshalb?***

Die vom Stadtrat empfohlene Variante 2 lehnen wir in der vorliegenden Form ab.

Grundsätzlich fehlen für eine Überarbeitung des Parkierungsreglements die erforderlichen Grundlagen (Mobilitätsplan, welcher auf Basis eines räumlichen Leitbildes, einer Ortsplanungsrevision, weiteren Nutzungsplanungen sowie verlässliche, grundlegende Daten für die Verkehrssituation und -erhebung).

**2. *Soll das Reglement eine Regelung zu den öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen enthalten? Weshalb bzw. weshalb nicht?***

Ja. Die öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen ermöglichen eine effizientere Abwicklung des MIV.

**3. *Braucht es detaillierte Regelungen für Zweiräder? Wenn ja, sollen diese ins Reglement aufgenommen oder dafür ein separates Reglement erarbeitet werden? Weshalb?***

Nein. Vom Veloverkehr sind nur sehr beschränkt Umsteigeeffekte zu erwarten, da er für längere Strecken und Warentransporte ungeeignet und stark wetterabhängig ist. Es braucht weder im vorliegenden Parkierungsreglement weitere Regelungen noch ein separates Reglement.

**4. *Braucht es Sonderregelungen für gewisse Fahrzeugkategorien (z.B. Dienstfahrzeuge) und/oder Betriebskategorien (z.B. Schichtarbeit)? Wenn ja, welche (Umfang)?***

Ja, unbedingt. Es ist ein neuer Artikel 8 wie folgt einzufügen:

*Art. 8 (neu) Besondere Verhältnisse*

<sup>1</sup> *Für Betriebe, die aufgrund ihrer Tätigkeit auf Dienstfahrzeuge (Service- oder Betriebsfahrzeuge) angewiesen sind, erhöht sich die Anzahl Parkplätze um die Anzahl der auf den Betrieb eingelösten Dienstfahrzeuge.*

<sup>2</sup> *Eine angemessene Erhöhung der maximal zulässigen Parkplatzzahl ist zulässig,*

- a. für Betriebe mit Schichtwechsel ausserhalb der Hauptverkehrszeiten und Betriebe mit Arbeitsbeginn oder -ende ausserhalb der Betriebszeiten der öffentlichen Verkehrsmittel,
- b. für Betriebserweiterungen und -verlagerungen, die zum Verlust von bestehenden Parkplätzen führen, wenn die zulässige Parkplatzzahl zu einem für den Betrieb unzweckmässigen Ergebnis führt,
- c. bei Nachweis einer wesentlich höheren Arbeitsplatzdichte, als mit dem Normbedarf berechnet.
- d. bei Neuansiedlung von grösseren Firmen.

b) Zu den einzelnen Artikeln:

1. ***Die neu eingeführte Unterscheidung zwischen den Nutzungen Verkauf kundenintensiv und Verkauf nicht kundenintensiv gemäss kantonaler Bauverordnung führt dazu, dass nach stadträtlichem Vorschlag bei Verkauf kundenintensiv teils sogar mehr Parkplätze als heute erstellt werden dürften. Braucht es diese Unterscheidung oder soll Olten diesbezüglich von den Normen abweichen? (Art. 6)***

Da Olten als Einkaufsstadt attraktiv bleiben soll, ist diese Unterscheidung zwingend anzuwenden.

2. ***Würden Sie Bandbreiten beim reduzierten Bedarf begrüssen? Wenn ja, weshalb, in welchem Umfang und mit welchen Anwendungskriterien? Wenn nein, weshalb nicht? (Art. 7)***

Die Bandbreiten beim reduzierten Bedarf sind in Ordnung und dürfen auf keinen Fall restriktiver ausgestaltet werden.

3. ***Wie beurteilen Sie die vom Stadtrat vorgeschlagenen, insbesondere von der Erschliessungsqualität durch den öffentlichen Verkehr abhängigen Gebiets-typen und weshalb? Schlagen Sie Änderungen der Einteilung (andere Kriterien, andere Gebiete, andere Zahl von Typen) vor? (Art. 7 und Anhang)***

Olten hat verschiedene Entwicklungsgebiete Arbeiten, welche die Einführung einer zusätzlichen Gebietskategorie IV (z.B. Rötzmatt, Nussbaum Areal, Usego/Stirnimann, Industrie Kleinholz, etc.) mit geringerer Reduktion bei Arbeiten (Personal/ Kunden) rechtfertigen. Der Gebietstyp soll wie folgt ergänzt werden:

Art. 7 Reduzierter Bedarf

Für die Berechnung des reduzierten Bedarfs an Parkfeldern wird das Gebiet der Stadt Olten in vier Gebietstypen eingeteilt (Anhang "Gebietstypen Parkierung Olten"):

	<b>Wohnen</b>	<b>Arbeiten</b>		
	Wohnen inkl. Besucher	Personal	Kunden/Besucher	
	Reduktion des Richtwertes auf			
			Var. 1	Var. 2
<b>Gebietstyp I</b>	60%	30%	40%	50%
<b>Gebietstyp II</b>	80%	40%	50%	60%
<b>Gebietstyp III</b>	Keine Reduktion	50%	70%	80%
<b>Gebietstyp IV</b>	<i>Keine Reduktion</i>	<i>60%</i>	<i>80%</i>	<i>90%</i>

Am Schluss der Berechnung wird der Gesamtwert auf das nächste ganze Parkfeld ab- oder aufgerundet (bis .49: abrunden; ab .50: aufrunden).

#### **4. Braucht es eine Besitzstandsgarantie für bestehende Parkfelder? (Art. 14)**

Eine Besitzstandgarantie ist absolut zwingend. Der betreffende Art. 14 muss wie folgt präzisiert werden:

Art. 14 Übergangsregelungen

<sup>1</sup> Beim Inkrafttreten dieses Reglements bestehende *Auto*-Parkfelder müssen nicht aufgehoben werden.

### **IV. Weitere Bemerkungen und Anregungen zum Parkierungsreglement:**

#### **1. Im Art. 5 braucht es eine Ergänzung für den neuen Gebietstyp IV:**

Art. 5 Ersatzabgabe

Kann der Erstellungspflicht nicht oder nur mit unverhältnismässigem Aufwand nachgekommen werden, ist folgende Ersatzabgabe gemäss Anhang «Gebietstypen Parkierung Olten» geschuldet:

Gebietstyp I:	6000 Franken
Gebietstyp II und III:	3000 Franken
<i>Gebietstyp IV:</i>	<i>1500 Franken</i>

**2. Im Art. 8 sind explizit auch Nutzungserweiterungen zu erwähnen:**

Art. 8 Anzahl Parkfelder

<sup>3</sup> Bei *Nutzungsänderungen und -erweiterungen* gilt für die Festlegung der zu erstellenden Parkfelder die Differenz von bestehender zur neuen Nutzung.

<sup>4</sup> Bei *Nutzungsänderungen und -erweiterungen* wird nur der Bereich neu bemessen, der von der Nutzungsänderung und -erweiterungen betroffen ist.

**3. Für besondere Anlässe sollen Ausnahmegewilligungen erteilt werden können:**

Art. 12 Bewirtschaftung

<sup>3</sup> *(neu) Für besondere Anlässe kann der Stadtrat auf Anfrage Ausnahmegewilligungen zur Aufhebung von Parkgebühren für öffentlich zugängliche Parkieranlagen erteilen.*

Olten, 24. Mai 2018